

Réunion téléphonique

La compétence mobilité à l'heure de la loi d'orientation des mobilités

Compte rendu de la réunion téléphonique du 23 janvier 2020

La réunion est organisée et animée par Territoires Conseils, un service Banque des Territoires, avec le concours d'Isabelle Farges, consultante en développement territorial. Elle est présentée par Elen Derrien, chargée de mission de Territoires Conseils, et Benjamin Marin, juriste associé du service de renseignements téléphoniques de Territoires Conseils.

La présentation s'appuie sur un diaporama annexé au présent compte rendu.

LISTE DES PARTICIPANTS

Type structure	Nom structure	Dépt
Commune	L'Isle-sur-la-Sorgue	84
CCAS	Saint-Pierre	97
Communauté de communes	Cœur de Garonne	31
PETR	Pays Sud Toulousain	31
Communauté de communes	Quatre Vallées	45
Communauté de communes	Lacs et Gorges du Verdon	83
Communauté de communes	Piémont Cévenol	30
Communauté de communes	Pays de Falaise	14
Communauté de communes	Sud Gironde	33
Commune	Plouër-sur-Rance	22
Syndicat	Syndicat de l'Ouest lyonnais	69
Autre	Cnam	94
Conseil départemental	Hérault	34
Autre	CNFPT - INSET	59
Communauté de communes	Coutances	51
Communauté de communes	Pays-de-la-Châtaigneraie	85
Commune	Val Cenis	73
Communauté d'Agglomération	Provence Alpes	04

PRÉSENTATION

BENJAMIN MARIN, JURISTE ASSOCIÉ DU SERVICE DE RENSEIGNEMENTS TÉLÉPHONIQUES DE TERRITOIRES CONSEILS

1. Introduction

Nous évoquerons essentiellement l'évolution du modèle de mobilité transport prévu par **la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982**. Cette évolution n'est pas simplement terminologique, puisque **la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019** en modifie l'organisation et l'exercice des compétences.

Dans sa rédaction issue de **la loi NOTRe, l'article L. 1231-1 du code des transports** reconnaissait comme étant compétentes en matière de mobilité les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et les communes appartenant à une communauté de communes à laquelle elles n'avaient pas transféré cette compétence.

Auparavant, **la loi MAPTAM du 27 janvier 2014** avait modifié l'organisation des transports collectifs et étendu la compétence à la mobilité terrestre non motorisée, aux usages partagés des véhicules à moteur et aux transports de marchandises en cas d'insuffisance des initiatives privées. Un an après, **la loi NOTRe** avait ouvert la possibilité, aux autorités organisatrices de mobilité, d'organiser des services de transport urbain et non urbain dans leur ressort territorial, la distinction entre ces deux types de services étant désormais définie par décret. En modifiant les **articles L. 2131, L. 1231-1 et L. 1231-2 du code des transports**, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport devenaient autorités organisatrices de mobilité dans leur ressort territorial. Ce faisant, la loi dissociait l'organisation de la mobilité de celle des transports. Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pouvait être une autorité organisatrice de transport (AOT), mais non l'inverse. À cette époque, la région était l'autorité organisatrice des transports d'intérêt régional, à savoir les transports ferroviaires, les services de transport intérieurs et les services de transport scolaire.

La loi LOM est venue modifier l'organisation de la compétence mobilité. Elle s'attelle à répondre à plusieurs problématiques en matière de mobilité, telles que l'augmentation considérable du nombre de voyageurs, le manque de solutions de mobilité, l'urgence climatique qui appelle à faire évoluer les comportements, l'évolution des usages avec l'émergence de nouvelles mobilités, ainsi que la prise en considération de la transformation numérique.

Sans nous étendre davantage sur la compétence ferroviaire, la protection des données et la question des véhicules autonomes, le schéma des routes et le schéma de développement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables, nous aborderons le contenu de la compétence mobilité, la planification de la mobilité, le versement mobilité et quelques mesures concernant les acteurs locaux.

2. La compétence Mobilité

La notion de mobilité et de droit à la mobilité

La réforme institue, en lieu et place du droit au transport, un droit à la mobilité. La question essentielle à aborder en priorité est la notion même de mobilité. Comme l'a rappelé le Conseil d'État dans son avis sur le projet de loi, cette notion fait défaut (Conseil d'Etat, avis sur le projet de loi

d'orientation des mobilités, n°395539). Bien que le texte intègre dans celle-ci l'ensemble des services pouvant être mis en place par les AOM, il ne donne aucune définition de la mobilité. Celle-ci peut toutefois être définie comme l'ensemble des modalités facilitant et permettant le déplacement, définition qui semble correspondre à la volonté du texte de prendre en considération toutes les mobilités actives, ainsi que toutes les questions relatives à leur accessibilité et à l'intermodalité. La réécriture de **l'article L. 1111-1 du code des transports** va d'ailleurs en ce sens. Cette définition de la mobilité permet ainsi de souligner la logique du droit à la mobilité des usagers.

La loi LOM fonde le droit à la mobilité sur les dispositions suivantes :

- « La mise en œuvre progressive du droit à la mobilité permet à l'utilisateur de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public » (**article L. 1111-2 du code des transports**)
- « Dans la programmation des infrastructures, sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment des massifs de montagnes, des territoires ultramarins et des territoires insulaires, de l'aménagement et de l'attractivité des territoires, y compris les enjeux transfrontaliers, de la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et sonore ainsi que de la protection de la biodiversité.
- La programmation des infrastructures et le déploiement de l'offre de services de mobilité permettent d'assurer le maillage des territoires à faible densité démographique, par l'organisation de dessertes à partir des grands réseaux de transport par au moins un service de transport public ou par l'organisation de solutions de mobilité répondant aux besoins de déplacements de la population. » (**article L. 1111-3 du code des transports**)
- « Le droit à la mobilité comprend le droit pour l'utilisateur d'être informé sur les moyens qui lui sont offerts et sur les modalités de leur utilisation » (**article L. 1111-4 du code des transports**)

3. Le contenu de la compétence mobilité

La Loi LOM crée **l'article L. 1231-1-1 du code des transports**, lequel dispose que « sur son ressort territorial, une autorité organisatrice de la mobilité est compétente » pour :

- organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- organiser des services de transport scolaire ;
- organiser des services aux mobilités actives ou de contribuer au développement de ces mobilités (marche à pied, vélo, ou toute autre forme de mobilité avec assistance motorisée ou non) ;
- organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des

personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

À titre facultatif, les autorités organisatrices peuvent également :

- offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

4. Les autorités organisatrices de la mobilité

À la différence de l'ancien régime, qui considérait le bloc local comme étant, par principe, l'AOM, le bloc régional devient désormais AOM régionale. La région devient donc l'autorité organisatrice des mobilités au niveau régional. Au niveau local, les AOM sont les personnes publiques suivantes (**article L. 1231-1 du code des transports**) :

- les communautés d'agglomération ;
- les communautés urbaines ;
- les communautés de communes lorsque la compétence a été transférée ;
- la région en lieu et place des communautés de communes à qui la compétence n'a pas été transférée ;
- les communes nouvelles issues de la fusion de toutes les communes membres d'un ou plusieurs établissements publics intercommunaux à fiscalité propre ;
- les îles maritimes composées d'une seule commune (Île d'Yeu, Île-de-Bréhat, Île de Sein et Île d'Ouessant) ;
- les syndicats mixtes et les PETR, après le transfert de la compétence.

COMMUNE DE PLOUËR-SUR-RANCE

Une fois la compétence mobilité transférée à la communauté de communes, toute initiative en matière de mobilité passe-t-elle nécessairement par cette dernière ?

BENJAMIN MARIN

Pas nécessairement. Nous abordons ce point

5. La compétence mobilité des communautés de communes : la région AOM subsidiaire

Avant la publication de **la loi LOM**, les communautés de communes pouvaient exercer, à titre facultatif, la compétence « organisation des mobilités ».

En ce qui concerne les communautés de communes qui n'ont pas obtenu de leurs communes membres le transfert de cette compétence avant la publication de la loi, il est nécessaire de délibérer avant le 31 décembre 2020, faute de quoi la compétence sera exercée au 1^{er} juillet 2021 sur le périmètre de la communauté par la région. **Le III de l'article 8 de la loi LOM** fixe les modalités de cette prise de compétence en renvoyant l'application des **deuxième et troisième alinéas de l'article L. 5211-17 du code général des collectivités territoriales**. L'organe délibérant de la commune devra délibérer sur la prise de la compétence et adresser la délibération aux communes membres. À compter de la notification de la délibération du conseil communautaire aux maires, le conseil municipal dispose de trois mois pour se prononcer favorablement ou défavorablement à la prise de compétence « organisation de la mobilité » par la communauté de communes. Le défaut de délibération dans le délai imparti est considéré comme une décision favorable. Pour que le transfert de la compétence « organisation de la mobilité » à la communauté de communes soit effectif au 1^{er} juillet 2021, cette dernière doit obtenir :

- d'une part, un avis favorable des deux tiers des conseils municipaux représentant plus de la moitié de la population ou de la moitié des conseils municipaux représentant les deux tiers de la population ;
- et, d'autre part, l'accord de la commune dont la population est la plus nombreuse, si celle-ci est supérieure au quart de la population de l'établissement public de coopération intercommunale.

Bien entendu, la communauté de communes peut tout à fait refuser la prise de compétence, soit en délibérant défavorablement, soit en ne délibérant pas.

Dans le cas où la région devient AOM en lieu et place d'une communauté de communes, après information de cette dernière, les communes membres peuvent continuer à mettre en œuvre les services de mobilité déjà organisés par elles au 1^{er} juillet 2021. Elles perdent cependant leur statut d'AOM. Les communes se trouvant à gérer un service de mobilité dans ces conditions, surtout s'il s'agit d'un transport régulier de voyageurs, pourront continuer à prélever le versement destiné au financement de ce service de mobilité. Lorsque l'une de ces communes a transféré sa compétence à un syndicat mixte, ce dernier demeure compétent sur le périmètre de cette commune.

5. La compétence mobilité des communautés de communes : la procédure de restitution

Lorsque la région devient AOM subsidiaire au niveau local dans les conditions susdites, les communautés de communes peuvent, à tout moment et sous certaines conditions, demander le transfert de la compétence mobilité. **Le III de l'article L. 1231-1 du code des transports** prévoit la possibilité, pour les communautés de communes, de délibérer pour demander à la région le transfert de la compétence à l'occasion d'une fusion avec une autre communauté de communes, à l'occasion de la création ou de l'adhésion à un syndicat mixte doté de la compétence mobilité. Cette demande doit intervenir dans le délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté actant la fusion, la création ou l'adhésion au syndicat.

Demandé dans ces conditions, le transfert est de droit et intervient dans un délai de dix-huit mois. En ce qui concerne les services réguliers de transport public, les services à la demande de transport public et les services de transport scolaire effectués dans le ressort de la communauté de communes, le transfert intervient dans un délai convenu avec la région. Les services mobilité ayant continué à être mis en œuvre par une ou plusieurs communes de la communauté de communes demandant le transfert à la région sont transférés dans un délai d'un an. Ce transfert entraîne de plein droit

application à l'ensemble des biens, équipements et services publics, ainsi qu'à l'ensemble des droits et obligations qui en découlent, les dispositions des **trois premiers alinéas de l'article L.1321-2 du code des transports**.

Lorsque la région a organisé des services de mobilité sur le territoire de la communauté de communes, une convention doit régler les conditions financières du transfert.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

Notre communauté de communes a mis en place un service de mobilité à titre expérimental. Qu'en est-il du transfert possible de ce service mobilité à la région avant 2021 ? Qu'entend-on par service de transport ou de mobilité pour une communauté de communes ?

BENJAMIN MARIN

Ce n'est pas tant le service de transport qu'il convient de prendre en considération que la compétence mobilité. Si celle-ci ne vous a pas été transférée, il vous faudra vous demander s'il existe un intérêt ou non à la prise de la compétence et délibérer sur ce point avant le 31 décembre 2020.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

Notre EPCI est trop petit pour pouvoir assurer la compétence mobilité. En revanche, nous sera-t-il possible d'organiser, après le 1^{er} juillet 2021, un service de transport ? Actuellement, nous organisons ponctuellement un service de covoiturage sur le territoire. Ce service pourra-t-il être maintenu en l'absence de la compétence mobilité ?

BENJAMIN MARIN

Rien n'interdit à une communauté de communes qui voit la compétence mobilité exercée par la région de demander à cette dernière une délégation de compétence sur le fondement de **l'article L. 1231-4 du code des transports**. Ce n'est pas parce que vous n'êtes plus AOM que vous perdez le droit d'organiser un service. Cependant, la région, devenue compétente, devra vous déléguer, sur le périmètre du service ou sur votre ressort territorial, la compétence d'organisation de ce service de mobilité.

COMMUNE DE VAL CENIS

Si la commune organise, seule, un service de transport sur son ressort territorial, doit-elle demander une délégation à la région ?

BENJAMIN MARIN

La commune n'est plus AOM de droit comme elle l'était sous l'ancien régime. Soit elle a déjà organisé des services de mobilité, soit elle ne l'a pas fait. Dans le premier cas, la commune, après information de la région, pourra continuer de la mettre en œuvre. En revanche, s'il n'existe pas de service mobilité sur le territoire de la commune au 31 décembre 2020, la compétence sera exercée soit par la région, soit par la communauté de communes.

COMMUNE DE VAL CENIS

Dans le cas où la région se voit transférer la compétence et devient AOM, la commune peut-elle continuer à mettre en place des transports et, dans l'affirmative, devra-t-elle demander une délégation de compétence à la région ?

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

Nous nous posons exactement la même question. Nous avons organisé un service de transport ponctuel sans avoir aucunement la compétence mobilité.

BENJAMIN MARIN

Si la commune organise un service de mobilité au moment où le transfert à la région s'opère, elle peut, après information de la région, continuer à l'organiser sans délégation. C'est-à-dire qu'une commune qui a organisé un service de mobilité à la date du 31 décembre 2020 peut, après information de la région, continuer à l'exercer sur le périmètre initial. La commune perd seulement son statut d'AOM.

Dans le cas contraire, elle devra, pour mettre en place un tel service, solliciter la région et lui demander une délégation de compétence.

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

Une communauté de communes qui organise un service mobilité ponctuel, comme un transport touristique en haute saison, devra-t-elle demander à la région une délégation pour mettre en place un tel service ?

BENJAMIN MARIN

Ce service de mobilité existe-t-il déjà ?

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

Il est improvisé en tant que de besoin. Ce service improvisé pourra-t-il continuer ainsi ou devra-t-il être formalisé dans le cadre d'une délégation de compétence ?

COMMUNE DE VAL CENIS

Actuellement, nous sollicitons de la région une délégation de compétence lorsque nous organisons des transports touristiques réguliers. Puisque ce service existe déjà, pourrions-nous nous exonérer de cette demande de délégation à l'avenir ?

BENJAMIN MARIN

Si des services de mobilité, c'est-à-dire des services assez réguliers, sont organisés et mis en œuvre depuis un certain temps lorsque la question du transfert de la compétence mobilité se posera, ils pourront continuer à être exercés par la commune. En revanche, si ces services relèvent déjà d'une délégation de compétence ou d'une autorisation, il appartiendra au juge ou à d'éventuelles réponses ministérielles de préciser s'ils s'apparentent à des services de mobilité organisés par les communes ou s'il s'agit de services de transport exercés sous l'égide de la région ou dans le cadre d'un partenariat.

ELEN DERRIEN, CHARGÉE DE MISSION DE TERRITOIRES CONSEILS

La loi a pour finalité d'assouplir le cadre juridique, afin que les services de mobilité soient les plus nombreux possibles. Les services déjà existants dans le cadre d'une délégation de compétence ou d'une autorisation continueront probablement comme tels, puisqu'il existe peu de raisons qui pourraient pousser une région à limiter les possibilités d'un EPCI. Néanmoins, il est vrai que la loi reste plutôt évasive sur ce point, que viendront certainement préciser une réponse ministérielle et la jurisprudence.

CENTRE COMMUNAL D'ACTIONS SOCIALES DE SAINT-PIERRE

Depuis plusieurs années, la commune organise un service de transport pour les personnes à mobilité réduite. Or, la communauté d'agglomération dispose de son propre service, qui ne correspond toutefois pas entièrement au service communal. La commune pourra-t-elle continuer son service de transport via le CCAS ?

BENJAMIN MARIN

La communauté d'agglomération est compétente de plein droit en matière de mobilité. Dans le cadre d'une délégation de gestion, elle peut donc confier la gestion du service à la commune et à son CCAS. Cependant, la capacité d'organisation continuera de relever de la communauté d'agglomération.

CENTRE COMMUNAL D' ACTIONS SOCIALES DE SAINT-PIERRE

En est-il de même s'il s'agit d'un transport à la demande ?

BENJAMIN MARIN

Oui. En effet, le transport à la demande est un service de mobilité comme un autre.

COMMUNE DE VAL CENIS

Qui finance le service dans le cadre d'une délégation de gestion ?

BENJAMIN MARIN, JURISTE ASSOCIE DU SERVICE DE RENSEIGNEMENTS TELEPHONIQUES DE TERRITOIRES CONSEILS

J'en viens précisément à la délégation de compétence et à la délégation de gestion.

6. Délégation de compétence et délégation de gestion

L'article L. 1231-4 du code des transports introduit par la loi LOM permet à la région de déléguer un ou plusieurs services ou toute attribution en matière de mobilité, et non l'ensemble de la compétence comme prévu par le régime général de la délégation de compétences (**Article L1111-8 du CGCT**).

Il n'est donc pas question de compétence sécable, mais de délégation, à l'instar de ce qui est prévu pour le transport scolaire à **l'article L. 3111-9 du code des transports**.

La région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux **articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du code des transports**, dans les conditions prévues à l'article **L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales**. Elle peut autant déléguer ses compétences propres, prévues à l'article **L1231-3 du code des transports**, que les compétences locales en matière de mobilité lorsqu'elle est AOM subsidiaire (**L1231-1-1 du Code des transports**), c'est-à-dire à la place d'une communauté de communes sur le périmètre de cette dernière. En outre, la région peut confier l'organisation d'un service de mobilité à une communauté de communes ne souhaitant pas devenir AOM, voire même à une simple commune.

En l'absence de précision, la possibilité des AOM locaux (communautés d'agglomérations, communautés de communes) de transférer une partie de la compétence mobilité peut poser question. On peut imaginer qu'il existe, comme pour la compétence assainissement des communautés de communes, la possibilité, pour les acteurs de la mobilité, de transférer une partie des attributions prévues à **l'article L. 1231-1-1 du code des transports**. Bien que ce raisonnement juridique ait pu sembler défendable à la lumière des différentes versions du projet de loi, il semble aujourd'hui compromis par la rédaction définitive de la loi, et ce pour au moins deux raisons :

- 1°) **l'article L. 1231-1 du code des transports** énumère limitativement les AOM ;
- 2°) concernant les syndicats mixtes, la lecture combinée des **articles L. 1231-1-1 et L. 1231-1 du code des transports** laisse le choix entre le non-transfert de la compétence et le transfert complet de la compétence.

De ce fait, et à la différence d'une compétence comme l'assainissement, l'AOM en charge de l'organisation des mobilités ne peut pas transférer une partie des attributions composant sa compétence. Elle ne peut que la transférer dans sa totalité ou s'abstenir de le faire.

Se pose alors la délégation de compétence sur le fondement de **l'article L. 1111-8 du code des transports**, des communautés de communes et agglomérations urbaines AOM au profit de leurs communes membres. À l'exception des compétences eau et assainissement, les EPCI à fiscalité propre AOM au sens de **l'article L. 1231-1 du code des transports** ne peuvent pas déléguer leur compétence à une autre communauté ou à un syndicat (**Article 14 de la loi « engagement et proximité » ; Question écrite n°06263, JO Sénat 17/01/2019**). De ce fait, les EPCI à fiscalité propre AOM ne pourront pas déléguer la compétence mobilité à leurs communes membres ni aux syndicats mixtes dont ils sont membres.

Dans le cadre des dispositions des **articles L. 5214-16-1, L. 5216-7-1 et L. 5215-27 du code général des collectivités territoriales**, les EPCI à fiscalité propre AOM peuvent déléguer la gestion d'un service de mobilité à l'une de leurs communes membres ou à l'un des syndicats auxquels ils adhèrent. Cette délégation n'emporte ni transfert ni délégation de la compétence. Elle s'assimile en quelque sorte en une prestation de service : la communauté de communes compétente en matière de mobilité organise le service de mobilité en définissant les conditions d'exercice et de gestion, et en confie la mise en œuvre à la commune délégataire, à laquelle elle verse une indemnité pour les frais avancés par cette dernière dans le cadre de sa gestion de ce service. Cela se fait conventionnellement (**Cour Administrative d'Appel de Lyon, 27 février 1990, n°89LY01005**)

7. La consultation groupée pour la gestion publique d'un service de transport

D'après **l'article L. 3112-1 du code de la commande publique**, il est possible de se regrouper entre autorités concédantes pour conclure conjointement un ou plusieurs contrats de concession. Cependant, la qualité d'autorité concédante exclut les collectivités et les syndicats gestionnaires de transport dans le cadre d'une délégation de gestion. Dans notre situation, il faut être compétent en matière de transport, c'est-à-dire AOM ou AOT, ou délégataire de la compétence au sens de **l'article L. 1231-4 du code des transports**.

8. Comité des partenaires et contrats opérationnels de mobilité

Dans son **article 15, la loi LOM** intègre tout un volet de coopération des autorités organisatrices de la mobilité. La révision des **articles L. 1111-9 et L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales** précise le rôle de la région, désormais chef de file des « mobilité » et non plus seulement de « l'intermodalité ». La région est ainsi chargée d'assurer les modalités de l'action commune des collectivités territoriales compétentes en matière de mobilité, afin d'assurer la complémentarité des modes de transport et l'intermodalité des mobilités. En tant que chef de file, la région doit organiser des conférences territoriales sur les compétences partagées et, le cas échéant, signer des conventions territoriales organisant l'exercice partagé des compétences avec les autres strates territoriales.

La loi LOM n'a pas remis en cause ces conférences territoriales ni la faculté pour la région et le bloc communal de signer des conventions territoriales d'une durée de six ans. Sans remettre en cause de nombreux outils, la loi renforce le rôle de chef de file de la région. Celle-ci a désormais pour mission d'organiser les modalités de l'action commune des AOM, notamment en ce qui concerne :

1° Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;

2° La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;

3° Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;

4° Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;

5° L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Ainsi que le rappelle **le nouvel article L. 1215-1 du code des transports**, ces actions doivent s'exercer à l'échelle de bassins de mobilité que la région définit et délimite, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport et les départements.

Pour la mise en œuvre de son rôle de chef de file, la région conclut, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un contrat opérationnel de mobilité avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport, les départements et les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux. Le contrat définit les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, ainsi que les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie, et détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi. Il est conclu de manière pluriannuelle selon une temporalité et des modalités de révision sont fixées par ses signataires. Enfin, son exécution fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires. Chaque AOM mentionnée précédemment rend compte annuellement de la mise en œuvre du contrat au comité des partenaires.

La création d'un comité de partenaires est devenue obligatoire. Les AOM en fixent la composition et les modalités de fonctionnement. Le comité doit associer des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Il doit être consulté avant toute instauration ou modification du versement mobilité et l'adoption de tout plan de mobilité ou plan de mobilité simplifié. Dans le cas où la région est AOM subsidiaire en lieu et place d'une communauté de communes, elle tient un comité de partenaires associant les représentants des communes et leurs groupements à l'échelle pertinente d'au moins un bassin de mobilité.

UNE INTERVENANTE

Pourriez-vous préciser à nouveau ce qu'est une AOM subsidiaire ?

BENJAMIN MARIN

Sont considérées par la loi comme étant des AOM les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les communautés de communes compétentes en matière de mobilité, ainsi que la région sur le périmètre des communautés de communes auxquelles la compétence n'a pas été transférée. La région est donc AOM subsidiaire lorsqu'elle est AOM en lieu et place d'une communauté de communes sur le périmètre de celle-ci.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Les territoires ruraux disposant rarement de services de mobilité, la région est généralement AOM subsidiaire. En ce cas, les communautés de communes ne bénéficient que de délégations de service consenties par la région. Est-ce bien cela ?

BENJAMIN MARIN

Il s'agira plutôt de délégations de compétence. La région déléguera une partie de sa compétence, comme l'organisation d'un service de mobilité active (transport à la demande, service de vélos, etc.). Les communautés de communes peuvent donc obtenir des délégations de compétence pour les services qui seront mis en place à partir de juillet 2021.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Deux services seront mis en place en 2020, l'un d'autopartage et l'autre de location de vélos. Or, la compétence ne nous a pas encore été transférée. Faut-il mettre en place ces services sans que la compétence nous ait été transférée préalablement ? Selon toute probabilité, la compétence sera transférée à la région.

ELEN DERRIEN, DE TERRITOIRES CONSEILS

Une fois la compétence transférée à la région, celle-ci peut recourir à un éventail très large de délégations, sur tous les types de services. Elle peut ainsi vous rétrocéder la mise en œuvre de la compétence dans le cadre d'une délégation et non d'un transfert. La délégation est consentie pour une durée déterminée, sous la responsabilité de la région. Avec une telle délégation, vous pourrez mettre en place le service correspondant (transport à la demande, autopartage, covoiturage, etc.)

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

La communauté de communes du Pays du Falaise évoque des services qui seront mis en place en 2020. Aucune délégation n'est nécessaire, me semble-t-il. Il suffit d'en informer la région.

BENJAMIN MARIN

Tout à fait. La possibilité de maintien des services de gestion communale s'applique en effet aux services de mobilité des communes. Si les communautés de communes se voient transférer des compétences telles que l'autopartage, le covoiturage ou certains services de mobilité, mais non la compétence mobilité au 31 décembre 2020, la région deviendra compétente. En pareil cas, rien n'interdit que les communautés de communes puissent, dès à présent, négocier avec la région, afin que celle-ci puisse prévoir, lors du transfert de la compétence, la délégation de compétence permettant aux communautés de continuer d'organiser la gestion de ces services. Une région qui héritera de la compétence mobilité sur un périmètre communautaire sera nécessairement attentive à la demande de la communauté de communes qui souhaiterait conserver la gestion d'un service de mobilité. Il est tout à fait possible d'anticiper juridiquement les décisions qui seront prises lors du transfert de compétence, de telle sorte que leurs effets seront quasi-immédiats.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

Il s'agira donc d'une délégation, qu'elle soit demandée en 2020 ou en 2021.

BENJAMIN MARIN

Pour le moment, la communauté de communes est compétente en matière de services de mobilité dès lors que ses membres lui ont transféré cette compétence. Si la communauté ne bénéficie pas de la compétence intégrale au 31 décembre 2020, la région récupérera la compétence et les services déjà mis en place. En ce cas, autant anticiper ce transfert de compétence et demander dès à présent la délégation nécessaire. Il convient de distinguer soigneusement la délégation de compétence, que seule la région peut consentir, de la délégation de gestion, que seules les communautés de communes peuvent consentir à leurs communes membres.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE LA CHATAIGNERAIE

Vous avez indiqué qu'un EPCI ayant mis en place des services pourra continuer de les organiser après information de la région.

BENJAMIN MARIN

Seules les communes pourront le faire. S'agissant des services mis en place par les communautés de communes auxquelles la compétence mobilité n'aura pas été intégralement transférée au 31 décembre 2020, leur organisation sera transférée à la région, ce qui n'empêche pas de prévoir dès à présent une délégation de gestion par la région.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE LA CHATAIGNERAIE

Par conséquent, un EPCI n'ayant mis en place aucun service de mobilité et ne souhaitant pas se voir transférer la compétence devra demander une délégation à la région.

BENJAMIN MARIN

Exactement.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE LA CHATAIGNERAIE

Pour en revenir au comité de partenaires, l'EPCI en sera-t-il membre sur toutes les sections liées à la mobilité dans le bassin de mobilité ?

BENJAMIN MARIN

Cela dépend. Si l'EPCI est AOM, ce sera le cas. Dans le cas contraire, l'EPCI ne sera qu'invité. En réalité, il existe deux types de comités de partenaires. Le premier est le comité existant au niveau du bassin de mobilité, défini par la région et délimité en concertation avec les AOM locales. Le second est le comité existant lorsque la région est AOM subsidiaire et qui associe les représentants de la communauté de communes et leurs groupements afin de pouvoir suivre les mesures de mobilité qui seront mises en œuvre par la région.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Le transfert de la compétence à la région emporte-t-il un transfert de charges à celle-ci ?

BENJAMIN MARIN

Exactement.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Si les services mis en place en 2020 sont transférés à la région en 2021, cela signifie-t-il que leurs charges lui seront transférées, avant d'être réimputées à la communauté de communes délégataire ?

BENJAMIN MARIN

Oui.

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

La délégation de gestion est-elle de droit ou peut-elle être refusée par la région ?

BENJAMIN MARIN

La délégation par la région à une communauté de communes sera nécessairement une délégation de compétence. Celle-ci emporte substitution de la seconde à la première. L'**article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales** dispose en effet que « les compétences déléguées en application de l'alinéa précédent sont exercées au nom et pour le compte de la collectivité territoriale délégante ». Par conséquent, la région peut estimer que la communauté de communes n'est pas en mesure d'atteindre les objectifs fixés dans la délégation. C'est toutefois assez peu probable.

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

Une délégation pourra-t-elle être demandée pour un service mis en place après la prise de compétence par la région le 1^{er} juillet 2021 ?

ELEN DERRIEN

Tout à fait. Par exemple, il sera possible à une communauté de communes de demander à la région, si celle-ci est compétente en matière de mobilité, une délégation de compétences pour un service de transport à la demande créé après le 1^{er} juillet 2021. Chaque service devra faire l'objet d'une délégation, étant entendu que l'autorité délégante a toujours le pouvoir de refuser de déléguer.

BENJAMIN MARIN

L'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales dispose en effet que les compétences déléguées « sont exercées au nom et pour le compte de la collectivité territoriale délégante ». Le délégataire de compétence est, en quelque sorte, autorité concédante. Cependant, la délégation fait l'objet d'une convention. **L'article R. 1111-1 du code général des collectivités territoriales** dispose ainsi que la convention est élaborée par les présidents des assemblées délibérantes des collectivités territoriales ou des EPCI à fiscalité propre concernés. Elle détermine la ou les compétences déléguées, fixe la durée de la délégation de compétence et les modalités de son renouvellement, définit les objectifs à atteindre et les modalités de contrôle de l'autorité délégante sur l'autorité délégataire et fixe des indicateurs de suivi correspondant aux objectifs à atteindre. Elle détermine également le cadre financier dans lequel s'exercent la délégation, les moyens de fonctionnement et les services le cas échéant mis à la disposition de l'autorité délégataire, ainsi que les conditions dans lesquelles le personnel de l'autorité délégante se met à disposition de l'autorité délégataire. Enfin, la convention prévoit les modalités de sa résiliation anticipée. La convention est donc un outil souple, notamment en ce qui concerne les objectifs, les conditions et les moyens de la délégation. S'il est possible que la région ou la communauté de communes refusent la délégation de compétence, la loi encourage le recours à celle-ci.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

La délégation de compétence est-elle accompagnée d'une délégation de financement ? Notre région, qui souhaite créer des lignes de bus, nous encourage à demander une délégation de compétence. Or, nous ne disposons pas toujours des moyens financiers nécessaires pour mettre en place des lignes de transport ou développer des projets de mobilité. Les financements de l'État ont permis de développer un service de transport, mais ne suffiront pas à de nouveaux projets.

ELEN DERRIEN

En ce qui concerne le financement, **la loi LOM** n'apporte aucune nouveauté à ce qui existe aujourd'hui. La région pourra choisir de reconduire le financement qu'elle consent actuellement pour les services existants, ce sont des choix politiques et locaux. Malgré les différentes propositions de parlementaires et d'associations d'élus, aucune ressource supplémentaire n'a été instaurée.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Comment se définissent les bassins de mobilité ?

ELEN DERRIEN

Ils se définissent de façon assez souple, puisqu'ils sont négociés dans le cadre de la coopération. Peuvent ainsi être parties à une convention opérationnelle de mobilité une région limitrophe ou des EPCI voisins. Pour définir les contours d'un bassin de mobilité, la région s'appuiera certainement sur

les documents de planification dont elle dispose déjà, comme le SCoT. Il s'agit moins d'en donner une définition juridique que de s'inspirer de la notion de bassin de vie.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Les deux tiers de notre département dépendent du bassin de mobilité de la principale agglomération du département. Un bassin de mobilité peut-il être aussi étendu ?

ELEN DERRIEN, DE TERRITOIRES CONSEILS

Des départements monobassin sont envisageables. Certains bassins seront sans doute aussi à cheval sur deux départements, notamment lorsque plusieurs EPCI gravitent autour d'une ville moyenne située dans le département limitrophe.

BENJAMIN MARIN

La loi accorde une place importante à la négociation entre les collectivités. Les bassins de mobilité devront être déterminés en concertation avec les AOM, les syndicats mixtes et les départements. En ce qui concerne les charges afférentes à la délégation de compétence, le prix, notamment, peut être négocié. **La loi LOM** vise à encourager les échanges entre les différents acteurs de la mobilité.

COMMUNE DE VAL CENIS

Différents bassins de mobilité peuvent-ils coexister comme périmètres de différents services de mobilité ?

ELEN DERRIEN

Je ne pense pas que cela soit possible, dans la mesure où le bassin de mobilité est le support d'un contrat opérationnel de mobilité présenté par la loi comme étant unique et conclu entre la région et les différentes AOM d'un même bassin de mobilité. Il ne sera donc pas possible de juxtaposer, par exemple, un bassin du transport scolaire et un bassin de lignes de bus. C'est pourquoi les bassins de mobilité pourront probablement être très vastes.

BENJAMIN MARIN

J'ajoute que **la loi LOM** s'efforce d'éviter que des communes ou des intercommunalités ne soient scindées entre plusieurs bassins de mobilité.

9. La planification de la mobilité

Les objectifs du plan de mobilité

À compter du 1^{er} janvier 2021, le Plan de mobilité (PDM) se substituera au plan de déplacement urbain (PDU). Il sera mis en place par les AOM locales sur leur périmètre territorial et aura pour objectif de limiter l'étalement urbain, de favoriser la cohésion du territoire, d'organiser les mobilités actives et de partager le stationnement des véhicules. Il prévoit en outre une consultation des AOM limitrophes en vue de mieux articuler les plans entre eux et permet une modification facilitée en matière de circulation et de stationnement.

Le PDU déterminait les principes régissant l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Ses objectifs étaient les suivants :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

L'article L. 1214-4 du code des transports dispose en effet que le PDU peut réduire ou supprimer, à l'intérieur d'un périmètre délimité, certaines obligations en matière de stationnement prévues par le PLU et les plans de sauvegarde et de mise en valeur. Les dispositions du code des transports sur le

sujet prévoient que les actes pris sur le fondement des pouvoirs de police du maire en matière de circulation et de stationnement doivent être compatibles avec le plan de stationnement urbain (**L1214-5 et L1214-6 du code des transports**). En outre, le PDU doit être compatible avec le schéma régional de l'intermodalité et avec les orientations des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement prévus, avec le plan régional pour la qualité de l'air et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

Le II de l'article 16 de la loi LOM prévoit que les dispositions substituant les PDM aux PDU seront effectives au 1^{er} janvier 2021. Le PDM ne modifie pas radicalement la planification en matière de mobilité, mais apporte quelques mesures, notamment sur l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels, sur les transports en commun et sur le recours au covoiturage. Sont également ajoutés des éléments de planification sur l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes.

Procédure d'élaboration du Plan de Mobilité :

D'après l'**article L1214-14 du code des transports** en vigueur au 1^{er} janvier 2021, l'AOM sur son territoire peut faire le choix d'élaborer ou de réviser un plan de mobilité.

Les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 (Pole d'équilibre territoriale, PETR, SM de SCOT) du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement (Fédération des chasseurs, certaines associations de défenses de la nature) sont consultés, à leur demande, sur le projet.

1°) Le projet de plan mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

2°) Il est soumis pour avis aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat. Ils disposent d'un délai de trois mois à compter de la transmission du projet pour donner leur avis (R1214-15 du Code des transports). Un avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable.

3°) Le plan assorti de l'avis des personnes publiques est soumis à une enquête publique (L1214-15 du code des transports/ L123-1-A à L123-19-8 du Code de l'environnement).

4°) Après l'enquête publique, le projet de plan de mobilité est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice.

En l'absence d'approbation du projet de plan de mobilité, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut engager ou poursuivre son élaboration (L1214-17 du Code des transports).

Les autorités organisatrices de la mobilité créées après la date du 24 décembre 2019, soumises à l'obligation mentionnée à l'article L. 1214-3 (Règle des 100 000 habitants dans le ressort territorial), disposent d'un délai de vingt-quatre mois à compter de leur création pour adopter leur plan de mobilité (Article L1214-29-1 du code des transports).

Pour les plans de déplacement urbain approuvés au 31 décembre 2020, le passage au plan de mobilité se fera à compter de la prochaine révision ou au moment de la prochaine évaluation quinquennale du PDU. (II de l'article 16 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019/ Articles L1214-8 du code des transports.)

ELEN DERRIEN

Si la loi LOM modifie l'intitulé du plan, son contenu change assez peu. Ajoutons que l'élaboration du Plan de mobilité (PDM) et les procédures de concertation qui l'accompagnent ne sont obligatoires que pour les EPCI dont le nombre d'habitants sur leur ressort territorial est d'au moins 100 000. En revanche, cela reste facultatif pour les communautés de communes, même si celles-ci comptent plus de 100 000 habitants dans leur ressort territorial. Enfin, les collectivités qui ne sont pas dans l'obligation d'arrêter un PDM, mais qui souhaitent tout de même planifier leur politique de mobilité peuvent recourir à un PDM simplifié, lequel succède au plan de mobilité rurale. Le PDM simplifié permet d'énumérer les objectifs et les services à mettre en place. Bien qu'il s'agisse d'un document très concret, sa procédure d'adoption est assez formalisée.

Un exemple de PDM est disponible sur le site du pôle métropolitain du Sud Amiénois. Ceux des communautés de communes d'Erdre et Gesvres et de Grand Lieu (Loire-Atlantique), qui sont aujourd'hui AOM, sont également très bien conçus.

BENJAMIN MARIN

À la différence du PDM, le PDM simplifié ne s'impose pas au PLU, ni aux pouvoirs de police du maire. Son opposabilité est donc limitée. Cependant, rien n'interdit de prendre des mesures de police sur le fondement d'un PDM simplifié.

10. La procédure d'élaboration du Plan de mobilité simplifié

Première étape : le projet de plan de mobilité simplifié est arrêté par l'organe délibérant de l'AOM.

Deuxième étape : il est soumis pour avis aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de Montagne (Loi Montagne), ainsi qu'à celui des AOM limitrophes. Les représentants des professions et des usagers des transports, ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de bornes de recharge électrique ou hydrogène et les associations agréés pour la protection de l'environnement, à leur demande, sont consultés sur le projet.

Troisième étape : Le projet de PDM simplifié assorti des avis recueillis est soumis à une procédure de participation du public. Il ne s'agit donc pas d'une enquête publique. Dans le cadre de la participation du public prévue par le code de l'environnement, le projet et les avis recueillis, accompagnés d'une note de présentation précisant le contexte et les objectifs du projet, sont mis à disposition du public par voie électronique ou par la voie de consultations au siège de l'AOM durant 21 jours. Le point de départ du délai est la date de mise à disposition des documents précités. Le public fait alors parvenir, par voie électronique ou postale, ses observations. Le projet est ensuite éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation (L123-19-1 du code de l'environnement).

Quatrième étape : le projet de plan de mobilité simplifié est approuvé par l'organe délibérant de l'AOM.

Pour se conformer au code de l'environnement, durant trois mois à compter de la publication de la décision, l'AOM rend public, par voie électronique, la synthèse des observations et des propositions du public avec une indication sur celles qui ont été retenues avec, dans un document distinct, les motifs (II de l'article L123-19-1 du code de l'environnement).

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD GIRONDE

Si la communauté de communes ne fait pas le choix de prendre la compétence mobilité, peut-elle néanmoins réfléchir, en consultation avec la région, à un PDM simplifié ?

BENJAMIN MARIN

C'est la région qui le mettra en œuvre, à l'échelle du périmètre de la communauté de communes.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES LACS ET GORGES DU VERDON

Nous avons la volonté d'adopter un plan de mobilité rurale dans le cadre du SCoT, afin qu'il se substitue à la compétence mobilité. La région pourrait-elle intégrer ce document à sa réflexion sur la mobilité sur notre territoire ?

ELEN DERRIEN

Ce plan de mobilité rurale pourra constituer une base de discussion avec la région. Cependant, celle-ci reste l'AOM et proposera ce qu'elle souhaite.

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

Le PDM simplifié est-il obligatoire pour les communautés de communes qui prendraient la compétence ?

BENJAMIN MARIN

Non, le PDM simplifié est toujours facultatif. Seul le PDM est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, à l'exception des communautés de communes.

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

Une communauté de communes qui prend la compétence n'aura donc pas de document-cadre à produire pour la mise en œuvre de cette compétence.

ELEN DERRIEN

Effectivement.

SYNDICAT DE L'OUEST LYONNAIS

Le PDM est-il lié au domaine de compétence de l'AOM ou vient-il seulement en remplacement du PDU ? Dans ce dernier cas, les zones non couvertes par le PDU ne le seront pas non plus par le PDM.

BENJAMIN MARIN

Le PDM vient effectivement en substitution du PDU. Une procédure est d'ailleurs prévue à cet effet. Pour les PDU en cours au 31 décembre 2020, le passage au PDM se fera lors de leur prochaine révision ou au moment de leur prochaine évaluation quinquennale.

SYNDICAT DE L'OUEST LYONNAIS

Il n'est donc pas expressément prévu que la compétence de l'AOM déterminerait le périmètre du PDM.

BENJAMIN MARIN

Tout à fait. Si le territoire d'une AOM de plus de 100.000 habitants n'est pas entièrement couvert par le PDU, la question d'un PDM couvrant l'ensemble du territoire se posera nécessairement. D'ailleurs, les AOM créées après la date de **la loi LOM** disposeront d'un délai de 24 mois, à compter de leur création, pour adopter leur PDM.

11. Le versement mobilité

Le versement mobilité vient se substituer au versement transport. Il est institué par délibération du conseil municipal ou de l'autorité organisatrice de l'établissement en charge de la mobilité. Le versement est constitué des revenus tels qu'ils sont pris en compte pour la détermination de l'assiette de la cotisation d'assurance maladie.

Les modalités de mise en œuvre du versement mobilité ne sont guère différentes de celles du versement transport. Les taux n'ont pas été modifiés et les personnes assujetties n'ont guère changé. Il s'agit des employeurs des secteurs public et privé qui emploient plus de 11 salariés en région parisienne ou dans les communes ou groupements de communes de plus de 10.000 habitants.

En revanche, des modifications substantielles concernent les syndicats de transport et les syndicats mixtes compétents en matière de transport. Avant **la loi LOM**, les syndicats de transport ne pouvaient moduler le versement mobilité additionnel. Désormais, les syndicats de transport, par une délibération motivée, peuvent réduire ou porter à zéro le taux du versement mobilité additionnel sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère déterminé à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal (**article L. 5722-7 du CGCT**). Cette possibilité de modulation est en outre élargie au versement mobilité, lorsque celui-ci est institué par un syndicat mixte compétent en matière de mobilité (**article L5722-7-1 du CGCT**).

ELEN DERRIEN

Il convient d'ajouter que les EPCI qui seront nouvellement AOM devront mettre en œuvre un service de transport régulier pour pouvoir instituer le versement mobilité. Dans tous les services, il faudra donc avoir une ligne au moins de transport régulier pour pouvoir bénéficier de ce versement. Interrogé à ce propos, le Ministère a répondu qu'une ligne régulière s'entend d'une ligne dont la tarification, la fréquence et l'amplitude horaire sont déterminées à l'avance et qui ne nécessite pas un déclenchement par l'utilisateur.

Dans la mesure où il existe une ligne de transport en commun régulière, le versement mobilité peut être levé et peut servir à financer d'autres services. En effet, les fonds peuvent être affectés, en sus de la ligne régulière, à un service d'autopartage ou de location de vélos, par exemple.

COMMUNAUTE DE COMMUNES COUTANCES MER ET BOCAGE

Une communauté de communes qui prend la compétence mobilité et qui est dépourvue de ligne régulière de transport ne peut donc prétendre à lever le versement mobilité. N'est-ce pas une incitation à transférer la compétence à la région ? Notre projet prévoit des services beaucoup mieux adaptés que des lignes régulières.

ELEN DERRIEN

En l'absence de ligne régulière, le versement mobilité ne peut en effet être institué. L'absence de nouvelles ressources pour financer la compétence mobilité et ses nouveaux services constitue effectivement une limite. Lors des débats parlementaires, le gouvernement a répondu que cette question serait traitée ultérieurement, dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale. La ressource TVA qui viendra se substituer à la taxe d'habitation est présentée comme dynamique et comme devant permettre de financer ces nouvelles réalisations.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE FALAISE

Notre territoire comprend des lignes régulières de transport. La région a-t-elle la possibilité de lever le versement mobilité sur des territoires où elle est AOM subsidiaire ?

ELEN DERRIEN

Oui. En pareil cas, les communes qui organisent déjà un service de transport régulier peuvent continuer à bénéficier du versement mobilité.

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD GIRONDE

Comment estimer le montant des recettes du versement mobilité sur notre territoire ?

ELEN DERRIEN

Les Urssaf assurent le recouvrement du versement. Pour ce faire, elles disposent du fichier recensant les établissements de plus de 11 salariés. Une simulation peut être effectuée à partir du nombre de ces établissements, de leurs effectifs, du nombre des établissements exonérés et des taux prévus à **l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales**. Vous pourrez ainsi évaluer l'enveloppe dont vous pourriez disposer.

COMMUNE DE VAL CENIS

Vous affirmez que les communes peuvent bénéficier du versement transport. Est-ce uniquement si elles l'ont déjà mis en place ou peuvent-elles encore le lever ? Par ailleurs, je suppose que le versement ne peut être perçu par deux collectivités sur un même territoire, mais seulement par celle compétente en matière de mobilité.

ELEN DERRIEN

Seules les communes dont l'EPCI n'a pas pris la compétence, qui organisaient un service de mobilité régulier et qui percevaient déjà le versement transport et pourront continuer à en bénéficier. Si l'EPCI devient compétent, il revient à celui-ci de lever le versement transport pour assurer la continuité du service.

COMMUNE DE VAL CENIS

Le service de mobilité doit-il être régulier tout au long de l'année ?

ELEN DERRIEN, DE TERRITOIRES CONSEILS

L'article R. 3111-1 du code des transports dispose que « les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance. » Il est caractérisé par sa fréquence, son itinéraire, sa tarification déterminée au préalable de la course, sans que l'usager intervienne. La saisonnalité n'est pas évoquée.

Certaines questions posées par les participants renvoient à des situations très particulières, qui nécessitent une réflexion plus approfondie qui dépasse le cadre de ces réunions. Afin d'obtenir la meilleure réponse possible, contactez le service de renseignements téléphoniques de Territoires Conseils :

par téléphone au 0970 808 809

par mail sur le site Internet www.banquedesterritoires.fr en cliquant dans le menu sur la rubrique « Service de renseignements juridiques et financiers » puis « poser une question ». Vous y trouverez également une rubrique « Questions-réponses ».

Dans le cadre des missions d'intérêt général de la Banque des Territoires, ce service est accessible gratuitement à toutes les intercommunalités, quels que soient leur taille et leur type, ainsi qu'aux communes de moins de 10 000 habitants.